



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов

Шестьдесят седьмая сессия

Женева, 25–28 октября 2011 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения по поправкам к СПС:
новые предложения**

Толкование метода измерения площади наружной поверхности стенок автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке¹

Препровождено Соединенным Королевством

I. Введение

1. Первоначально данная тема была затронута на шестьдесят шестой сессии WP.11, и в ходе обсуждения существующих проблем возникли неопределенности, в результате чего в отношении автомобилей-фургонов некоторых конструкций были установлены несколько менее высокие коэффициенты К по сравнению с коэффициентами, которые могли бы быть предусмотрены в ином случае.

2. Положения СПС, касающиеся измерения площади наружной поверхности изотермических автомобилей-фургонов, на практике не могут использоваться применительно ко всем формам и размерам транспортного средства. Гладкие контуры кузова автомобиля-фургона затрудняют определение надлежащих базисных точек, в которых надлежит производить измерения. Например, ширина пола, зачастую отличается от ширины потолка, а передняя часть транспортного средства может быть уже его задней части, где оборудована боковая дверь.

¹ Представлено в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010-2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.11).

3. При измерении наружных поверхностей стенок автомобилей-фургонов невозможно учесть незаполненные пустоты в конструкции. Пустоты в стенках автомобиля-фургона без окон в грузовом отсеке могут также включать стальные конструкции, отводящие внешнее тепло к наружной границе теплоизоляционных стенок панелей (панель, которая на рисунке обозначена серым цветом).

4. Данный аспект проиллюстрирован на приведенном ниже рисунке. Серым цветом обозначена основная теплоизоляционная панель, а черным цветом закрашены пустоты, заполненные пенопластом различной толщины. Надлежит ответить на вопрос о том, следует ли рассматривать наружную поверхность в качестве внешней границы элемента, обозначенного серым цветом, и следует ли учитывать пустоты и считать, что наружная поверхность так или иначе совпадает с наружной металлической поверхностью.

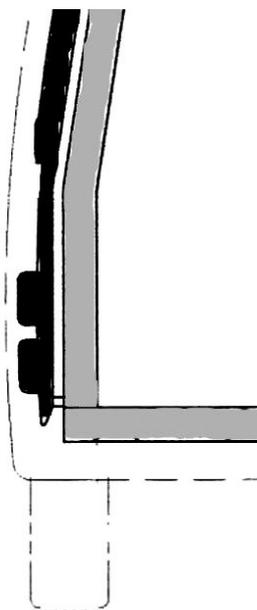


Рисунок: Левый задний угол изотермического автомобиля-фургона.

II. Предлагаемая поправка

5. Для целей измерения площади наружной поверхности предлагается не учитывать пустоты заполненные/незаполненные в стенке, когда ее толщина является неодинаковой. Короче говоря, площадь наружных стенок должна совпадать с площадью внутренних стенок, увеличенной за счет толщины только основных теплоизоляционных панелей.

6. В пункт 1.2 добавления 2 к приложению 1 надлежит включить следующий текст:

"В автомобилях-фургонах с теплоизоляционными панелями наружную поверхность следует рассматривать в качестве внешней границы каждой теплоизоляционной стенки панели. Например, в случае пола автомобиля-фургона внешняя поверхность будет представлять собой плоскость, находящуюся на уровне первоначального пола, установленного изготовителем".

Ш. Последствия

7. Настоящее предложение ни с какими финансовыми последствиями для промышленности не сопряжено. В результате его принятия измеряемое значение коэффициента К некоторых конструкций автомобилей-фургонов без окон в грузовом отсеке немного возрастет по той причине, что при расчетах будет учитываться меньшая площадь наружной поверхности.

8. Это предложение позволит обеспечить соответствие измерений, проводимых различными инженерами на автомобилях-фургонах без окон в грузовом отсеке. Таким образом, сборщик кузова будет уверен в том, что конкретное значение коэффициента К не зависит от испытательной станции или от лица, проводившего испытания.
